



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 43 167.1

Anmeldetag: 18. September 2002

Anmelder/Inhaber: Andreas Stihl AG & Co, Waiblingen/DE

Bezeichnung: Verbrennungsmotor mit einem Vergaser und einer
Startereinrichtung

IPC: F 02 M, F 01 L

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ur-
sprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.**

München, den 1. August 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hading', is written over the printed name 'Der Präsident'.

Klostermeyer

dargestelltes Einlaßventil von einer Kraftstoffpumpe 14 mit Kraftstoff versorgt wird. Die Regelkammer 13 ist über Leerlaufdüsen 15 sowie eine Hauptdüse 16 mit einem als Venturi ausgebildeten Ansaugkanalabschnitt 17 verbunden. Im Bereich der Leerlaufdüsen 15 ist eine drehbar gelagerte Drosselklappe 18 vorgesehen; stromauf des Ansaugkanalabschnittes 17 ist eine Starteinrichtung in Form einer Chokeyklappe 19 angeordnet.

Gemäß der Erfindung ist ein Bypasskanal 20 vorgesehen, der bezogen auf die Strömungsrichtung 30 des Kraftstoff/Luft-Gemisches stromauf der Drosselklappe 19 mit einem Leitungsabschnitt 21 abzweigt und stromab der Chokeyklappe 19 mit einem Leitungsabschnitt 22 in den Ansaugkanalabschnitt 17 mündet. Die Leitungsabschnitte 21 und 22 sind über ein Schaltventil 23 miteinander verbunden, welches beim Anlaufen des Verbrennungsmotors beim Start zu betätigen ist. Bevorzugt ist das Schaltventil 23 vom Verbrennungsdruck im Brennraum 3 des Motors 1 betätigt. In besonderer Ausgestaltung ist das Ventilglied 26 des Ventils 23 vom Schaltelement 27 eines Dekompressionsventils 24 betätigt, wobei das Schaltventil 23 vorzugsweise in das Dekompressionsventil 24 integriert ist. Eine Dichtung 25, 36 trennt den Ventilraum 32 des Schaltventils 23 vom Innenraum des Dekompressionsventils 24 bzw. von der Umgebung.

Wie in Fig. 2 vergrößert dargestellt, besteht das Dekompressionsventil 24 aus einem ähnlich einem Ventilteller 28 ausgebildeten Ventilglied, welches über einen Ventilschaft 29 verschiebbar gehalten ist. Der Ventilschaft 29 ist über

eine Feder 31 in Schließstellung des Ventiltellers 28.
kraftbeaufschlagt.

Auf dem Ventilschaft 29 ist das Ventilglied 26 des Schaltventils 24 angeordnet. In der in Fig. 2 gezeigten Öffnungsstellung liegt das Ventilglied 26 außerhalb der Mündungen der beiden Leitungsabschnitte 21 und 22, so daß diese über den Ventilraum 32 miteinander verbunden sind.

Zum Start wird das Dekompressionsventil 24 durch Niederdrücken des Ventilschaftes 29 in die Öffnungsstellung geschaltet, so daß der Ventilteller 28 vom Ventilsitz abgehoben ist und der Brennraum über eine Dekompressionsöffnung 33 mit der Atmosphäre verbunden ist. In dieser Öffnungsstellung ist der Ventilschaft 29 durch eine federbelastete Rastvorrichtung 34 verrastet.

In dieser Startstellung des Dekompressionsventils 24 liegt das Ventilglied 26 in der gestrichelt eingezeichneten Stellung 26', wodurch die Leitungsabschnitte 21 und 22 voneinander getrennt sind. Über den Bypasskanal 20 kann keine Luft strömen. Stromab der Chokeklappe 19 baut sich daher ein hoher Unterdruck auf, der zu einer starken Kraftstoffförderung durch die Leerlaufdüsen 15 und die Hauptdüse 16 führt. Das Gemisch wird zum Start angefettet.

Der - meist handzustartende - Verbrennungsmotor 1 wird z. B. über einen Seilzugstarter oder dgl. angeworfen, der an der Kurbelwelle 11 angreift. Aufgrund des geschalteten Dekompressionsventils 24 ist der Start erleichtert. Sobald

über die Zündkerze 35 eine Zündung ausgelöst wird, steigt der Druck im Brennraum 3 explosionsartig an und wirkt auf den Ventilteller 28, so daß sich durch die Druckkraft die Rastvorrichtung 34 löst und das Dekompressionsventil 24 - unterstützt durch die Kraft der Feder 31 - in die in Fig. 2 gezeigte Schließstellung schaltet. Der anlaufende Verbrennungsmotor saugt über den Einlaß 6 mit steigender Drehzahl mehr Gemisch an, weshalb der Unterdruck im Ansaugrohrabschnitt 17 ansteigt. Da mit dem Schließen des Dekompressionsventils 24 gleichzeitig das Ventilglied 26 in die Öffnungsstellung gemäß Fig. 2 überführt wird, ist beim Anlaufen des Verbrennungsmotors 1 der Bypasskanal 20 in eine weniger gedrosselte Stellung, insbesondere in eine Öffnungsstellung geschaltet. Über den Leitungsabschnitt 21, den Ventilraum 32 und den Leitungsabschnitt 22 wird die Starteinrichtung 19 umgangen; der Druck im Ansaugkanalabschnitt 17 fällt ab, so daß eine Überfettung des Gemisches vermieden ist. Das Gemisch magert aufgrund der zusätzlich über den Bypass 20 zugeführten Luft ab und der Motor bleibt lauffähig.

Das Ausführungsbeispiel nach Fig. 3 entspricht im Aufbau dem nach Fig. 1, weshalb für gleiche Teile gleiche Bezugszeichen verwendet sind. Der Vergaser 12 weist anstelle einer Chokeklappe 19 als Starteinrichtung einen Hilfsvergaser 40 auf, der parallel zum Ansaugkanalabschnitt 17 ausgebildet ist und die Drosselklappe 18 umgeht. Der Hilfsvergaser 40 ist durch ein Sperrglied 41 ein- und auszuschalten und fördert in Startstellung der Drosselklappe vermehrt Kraftstoff in den Ansaugkanalabschnitt 17, so daß

dem Verbrennungsmotor ein angefettetes Kraftstoff/Luft-Gemisch 30 zugeführt wird. Das Dekompressionsventil 24 sowie das Schaltventil 23 ist wie zur Fig. 1 beschrieben aufgebaut; bei gedrücktem und damit offenem Dekompressionsventil 24 liegt das Ventilglied 26 in Stellung 26' gemäß Fig. 2 und sperrt die Leitungsabschnitte 21 und 22. Läuft der Verbrennungsmotor 1 an, wird das Dekompressionsventil durch den Brennraumdruck selbsttätig geschlossen und betätigt gleichzeitig das Schaltventil 23, welches bei geschlossenem Dekompressionsventil 24 in seiner Öffnungsstellung liegt. Die Leitungsabschnitte 21 und 22 sind über den Ventilraum 32 miteinander strömungsverbunden, so daß stromauf des Hilfsvergasers 40 Luft über den Leitungsabschnitt 22, den Ventilraum 32 und den Leitungsabschnitt 21 strömt und stromab des Hilfsvergasers 40 in dessen Strömungspfad bzw. den Ansaugkanalabschnitt 17 mündet. Beim Starten des Verbrennungsmotors wird bei dessen Hochlaufen der Bypasskanal 20 geöffnet, so daß vermehrt Luft stromab der Drosselklappe 18 zugeführt wird, wodurch das Gemisch abmagert. Eine Überfettung des Gemisches ist sicher vermieden; der Motor bleibt lauffähig.

Patentanwalt Dipl.-Ing. Walter Jackisch & Partner
Menzelstr. 40 - 70192 Stuttgart

Andreas Stihl AG & Co.
Badstr. 115

71336 Waiblingen

A 42 079/lru

17. Sep. 2002

Ansprüche

1. Verbrennungsmotor, insbesondere Zweitaktmotor, mit einem Ansaugkanal, über den dem Motor (1) ein zum Betrieb notwendiges Kraftstoff/Luft-Gemisch zugeführt ist, welches in einem Vergaser (12) aufbereitet wird, und mit einer im Bereich des Vergasers (12) ausgebildeten Starteinrichtung (19, 40) zur Anfettung des Kraftstoff/Luft-Gemisches beim Startvorgang, gekennzeichnet durch einen Bypasskanal (20), der in Strömungsrichtung (30) des Kraftstoff/Luft-Gemisches stromauf der Starteinrichtung (19, 40) abzweigt und stromab der Starteinrichtung (19, 40) einmündet, wobei im Bypasskanal (20) ein Schaltventil (23) angeordnet ist, das zum Start des Verbrennungsmotors (1) im wesentlichen geschlossen ist und beim Anlaufen des Verbrennungsmotors (1) selbsttätig in eine weniger gedrosselte Stellung schaltet.
2. Verbrennungsmotor nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Schaltventil (23) ein Zweistellungsventil ist, wobei die erste Stellung eine Sperrstellung zum Start des Verbrennungsmotors und die zweite Stellung eine Öffnungsstellung bei angelaufenem Motor ist..

Patentanwalt Dipl.-Ing. Walter Jackisch & Partner
Menzelstr. 40 - 70192 Stuttgart

Andreas Stihl AG & Co.
Badstr. 115

71336 Waiblingen

A 42 079/lru

17. Sep. 2002

Zusammenfassung

Die Erfindung betrifft einen Zweitaktmotor mit einem Ansaugkanal, über den dem Motor (1) ein zum Betrieb notwendiges Kraftstoff/Luft-Gemisch zugeführt ist, welches in einem Vergaser (12) aufbereitet wird und mit einer im Bereich des Vergasers (12) ausgebildeten Starteinrichtung (19, 40) zur Anfettung des Kraftstoff/Luft-Gemisches beim Startvorgang.

Um nach dem Anlaufen des Motors eine Überfettung des Gemisches zu vermeiden, ist ein Bypasskanal (20) vorgesehen, der in Strömungsrichtung (30) des Kraftstoff/Luft-Gemisches stromauf der Starteinrichtung (19, 40) abzweigt und stromab der Starteinrichtung (19, 40) einmündet, wobei im Bypasskanal (20) ein Schaltventil (23) angeordnet ist, das zum Start des Verbrennungsmotors (1) im wesentlichen geschlossen ist und beim Anlaufen des Verbrennungsmotors (1) selbsttätig in eine weniger gedrosselte Stellung schaltet.

(Fig. 3)



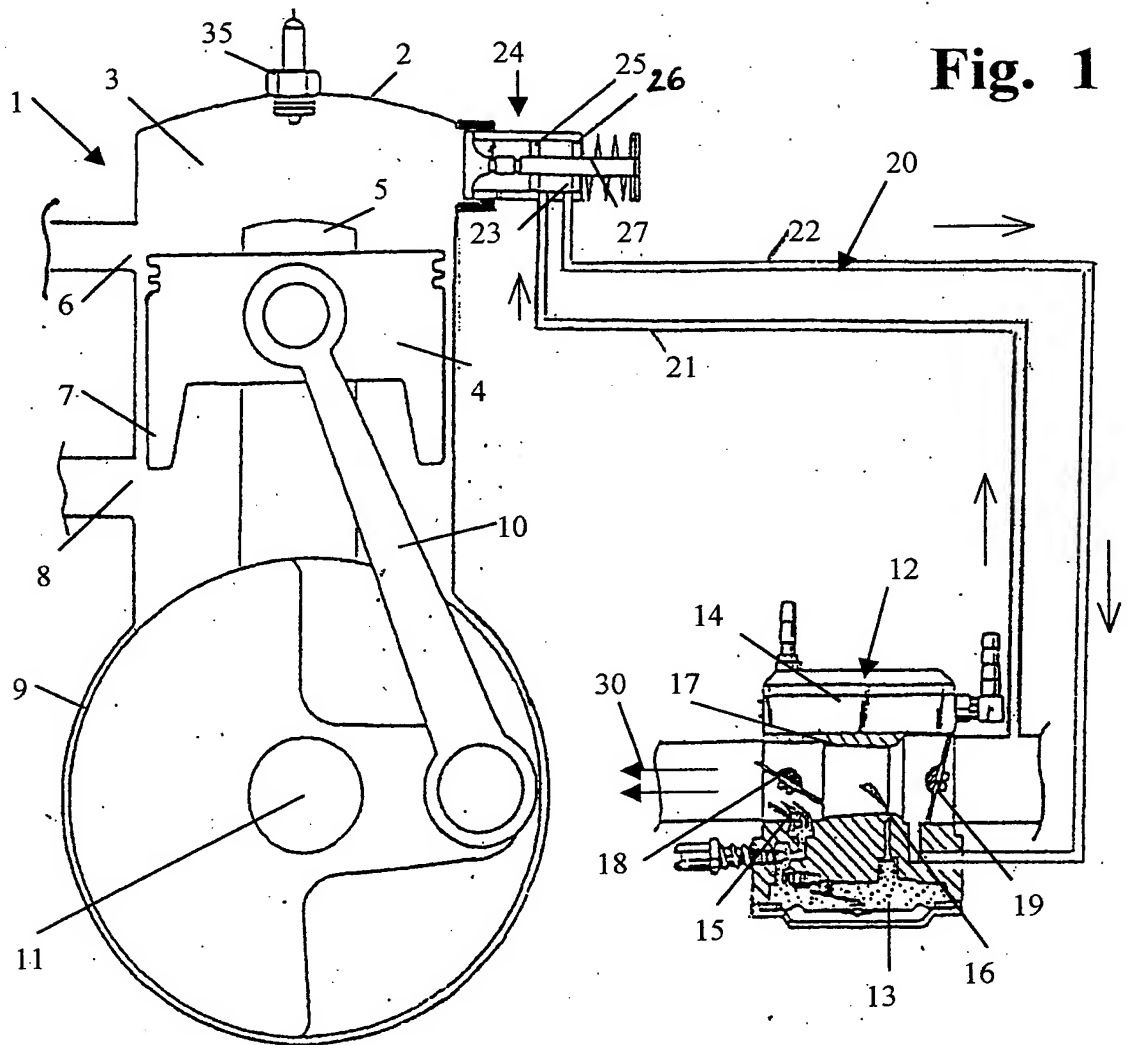


Fig. 2

